



เอาอยู่มัย 1.79 แสนล้าน งบฯสร้าง 'รถไฟไทย-จีน'

ชั้น 5 ประชาชาติ

ประเสริฐ จาริก

1 -7-9-4-1-3
ไม่ใช่เลขเด็ด แต่เป็นเม็ดเงินลงทุน
รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-
นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร
ที่ปัจจุบันเรียกกันติดปากว่า **"รถไฟ
ไทย-จีน"**

เนื่องจากเป็นโปรเจกต์ความร่วมมือ
ของสองประเทศสองรัฐบาล ระหว่าง
ไทยกับจีน

ที่จดปากกลางนามในบันทึกความ
เข้าใจ หรือ MOU เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม
2557 ปีกธงเดินหน้ารถไฟความเร็วสูง
สายแรกของประเทศไทย ที่เมดอินไชน่า

หลัง MOU ไทยเจรจากับจีนอยู่
แรมปี ให้ร่วมลงขันเป็นหุ้นส่วนผลักดัน
โครงการ แต่ค้ำน้ำไหล

จนเป็นไฟดับบังคับให้ **"รัฐบาลทหาร"**
ประกาศกร้าวรัฐบาลไทยจะสร้างรถไฟ
ความเร็วสูงสายแรกนี้เองทั้งหมด

แต่ยังคงรูปแบบของโครงการเป็นการ
ดำเนินการแบบรัฐต่อรัฐ หรือ G to G
เพื่อรักษาความสัมพันธ์ของสองประเทศ
ที่มีต่อกันมายาวนานกว่า 4 ทศวรรษ

โครงการผ่านการพิจารณาจากคณะ
รัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560
ภายใต้กรอบวงเงินลงทุน 179,413
ล้านบาท

มีกระทรวงคมนาคมเป็นเจ้าภาพ
และการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็น
ผู้รับผิดชอบโครงการ

แบ่งการดำเนินการ 2 สัญญา ฝ่าย
ไทยรับภาระการลงทุน และดำเนินการ
ก่อสร้างงานโยธา

ขณะที่ฝ่ายจีนรับผิดชอบการออกแบบ
รายละเอียดงานโยธา ควบคุมการ
ก่อสร้าง ออกแบบและก่อสร้างระบบ
รถไฟความเร็วสูง ระบบอาณัติสัญญาณ
และระบบควบคุมการเดินรถ

ในรายละเอียดของมติคณะรัฐมนตรี
มีกำหนดวันเปิดบริการไว้ในปี 2564

แต่ถึงขณะนี้ไทม์ไลน์ได้ถูกขยับปรับ
ใหม่ ตามความพร้อมของโครงการ หลัง
การเดินทางโครงการไม่ราบรื่นดังหวัง
กำหนดการใหม่ จะสร้างเสร็จปี 2564
พร้อมเปิดบริการปลายปี 2566 ส่วนจะ
หลุดเป้าอีกหรือไม่ ยังต้องลุ้น

ตอนนี้สถานะงานก่อสร้าง สัญญา
แรกระยะทาง 3.5 กิโลเมตร จากสถานี
กลางดง-ปางอโศก ซึ่งกรมทางหลวงรับ
ดำเนินการให้ มีผลงานก้าวหน้า 48%
ยังล่าช้าข้ามปี เลื่อนจากเดิมเดือน
ตุลาคมปีที่แล้ว ขยับเป็นภายในเดือน
เมษายนที่ผ่านมา ล่าสุด ปักหมุดเป็น
เดือนกันยายนที่จะถึงนี้

งานสัญญาที่ 2 ระยะทาง 11
กิโลเมตร สร้างจากสี่คิ้ว-กุดจิก เพิ่งแจ้งให้
ผู้รับเหมาเริ่มงานเมื่อสิ้นเดือนเมษายน
ตามแผนจะเสร็จไตรมาส 3 ของปี 2563

ส่วนงานก่อสร้างอีก 238.5 กิโลเมตร
กำลังทยอยเปิดประมูล ซึ่งการรถไฟฯ
ยืนยันจะให้ผู้รับเหมาก่อสร้างและเริ่มงาน
ทุกสัญญาในเดือนกันยายน-ตุลาคมนี้ มี
กำหนดสร้างเสร็จไตรมาส 2 ของปี 2565
ถ้าไม่ใช้ราคาคุย ก็ดูเหมือนทุกอย่าง
จะฉลุย

นอกจากไทม์ไลน์ที่ยังไม่นิ่ง เม็ดเงิน
ลงทุนโครงการ ก็ตกอยู่ในสภาวะมีแนวโน้ม
จะบานปลายเช่นกัน ถ้าคุมเงินออกแบบ
ไม่อยู่

เพราะมีเงื่อนไขที่ปรับเปลี่ยน ทั้งจาก
การปรับรูปแบบก่อสร้างงานบางพื้นที่
จากเดิมเป็นโครงสร้างทางรถไฟแบบ
"ใช้หินโรยทาง" เป็นแบบ **"คอนกรีต"**
แทน ทำให้ค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นประมาณ
3,000-4,000 ล้านบาท

ยังมีเรื่องการเปลี่ยนระบบเทคโนโลยี
รถไฟความเร็วสูง ที่ 3 ปีที่แล้ว กำหนดเป็น
รุ่น **"เหอเสี่ยว"** ราคาขบวนละ 700-800
ล้านบาท เป็นรถรุ่นใหม่ ชื่อ **"ฟู้ซิ่งเฮ้า"**
ทำให้ราคาต่อขบวนอัพขึ้นอยู่ที่ขบวนละ
1,200 ล้านบาท

แม้เงินจะยอมลดราคาให้เหลือขบวนละ
1,166 ล้านบาท แต่เมื่อซื้อ 6 ขบวน สนราคา
โดยรวมแล้ว ยังสูงกว่ากรอบวงเงินที่
คณะรัฐมนตรีอนุมัติ 2,520 ล้านบาท จาก
4,480 ล้านบาท เป็น 7,000 ล้านบาท

นี่เป็นเพียงบางส่วนที่ปรากฏ ยังไม่รู้
งานก่อสร้างที่ยังเหลือกว่า 200 กิโลเมตร
ที่เงินกำลังออกแบบรายละเอียด จะมีแก้
หรือปรับแบบอะไรอีกหรือไม่

ถึงการรถไฟฯจะการันตี งบฯที่ปรับ
เพิ่มจะไม่เกินกรอบ 179,413 ล้านบาท

โดยประเมินจากผลประมูล 2 สัญญา
ที่รับเหมาแข่งดัมพ์ราคากัน 13-20%

เลยมีความคาดหวังว่า งานประมูล
อีก 10 สัญญาที่เหลือ ผู้รับเหมาจะแข่ง
กันราคากันสนั่น จนสามารถประหยัด
ค่าก่อสร้าง มาถัวเฉลี่ยค่างานระบบที่
เพิ่มขึ้น และทำให้เงินลงทุนโครงการ
ไม่เกินจากกรอบที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ

ก็ขอเอาใจช่วยการรถไฟฯกับสมมุติฐาน
หวังเพิ่งน้ำบ่อหน้า

แม้จะไม่ว้าวสุดท้ายจะออกหัวหรือก้อย